

ШИРЕ РАЗМАХ СОРЕВНОВАНИЯ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 2 (2015),
СРЕДА,
14
ЯНВАРЯ
1976 г.
ГОД ИЗДАНИЯ
XXXIV
Цена 2 коп.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

До открытия
XXV съезда
КПСС—
40 дней

Идет обсуждение проекта ЦК КПСС к XXV съезду



ВНЕСЛИ СВОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Авиароботники Челябинского предприятия, как и весь советский на-

род, с большим воодушевлением приняли проект ЦК КПСС к XXV съезду КПСС. Обсуждению этого важного документа были посвящены семинары в сети политпросвещения, партийные и профсоюзные собрания. Перед личным составом выступили руководители предприятия, служб. На собраниях шел разговор о том, что следующая пятилетка будет пятилеткой качества, высокой эффективности производства. Авиароботники внесли свои предложения по улучшению качества работы служб.

Отдельные предложения будут обобщены и доведены до сведения авиаторов на партийном собрании 26 января.

ОБСУЖДАЕМ, ПРЕДЛАГАЕМ

На днях в партийной организации аппарата Уральского управления гражданской авиации состоялось партийное собрание, на котором прошло обсуждение проекта ЦК КПСС к XXV съезду партии «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы». С докладом выступил начальник отдела по политико-воспитательной рабо-

те В. И. Большаков. Собрание горячо обсуждало проект, вносило конкретные предложения. Особый интерес вызвало предложение пилота-инспектора инспекции управления Ю. И. Корневского по повышению безопасности полетов.

И. КРАСУЛИН,
инструктор отдела по политико-воспитательной работе.

Съезду партии— трудовые достижения

Под таким девизом в съезде партии. Вчера такое собрание состоялось у комсомольцев летного подразделения. Сегодня эта тема обсуждалась комсомольцами отдела перевозок.

Вчера такое собрание состоялось у комсомольцев летного подразделения. Сегодня эта тема обсуждалась комсомольцами отдела перевозок.

Цифры роста

Для начала — факт: недавно в Алматы приземлился новый реактивный самолет Ту-144, совершивший коммерческий рейс. Открытие первой в мире воздушной сверхзвуковой линии в значительной степени характеризует новый важный этап развития советской гражданской авиации.

В проекте ЦК КПСС ставится задача обеспечить дальнейший рост перевозок воздушным транспортом, особенно на дальние расстояния и в труднодоступные районы. Авиаторам предстоит увеличить за десятую пятилетку перевозки пассажиров в 1,3 раза. Чтобы обеспечить

Быстрые

крылья

Аэрофлота

решение этой задачи, намечено начать эксплуатацию новых надежных и экономичных лайнеров.

Возрастет роль авиации в народном хозяйстве. Для этого вводятся в строй новые грузовые самолеты типа Ил-76, а парк сельскохозяйственной авиации пополнится более производительными и совершенными машинами. Перед учеными, конструкторами и производственниками поставлена цель — провести экспериментальные и научно-исследовательские работы по созданию новых самолетов с отличными летно-техническими и экономическими характеристиками.

Предусматривается быстрее вести реконструкцию действующих и строительство новых аэропортов и аэровокзалов.

* Рассказываем о делегатах городской партийной конференции

ЭТОТ высокий светловолосый человек, образно говоря, рос вместе с нашей послевоенной гражданской авиацией. Начиная с пути в уральском небе со скромной должности второго пилота тихоходного Ли-2. Затем пересаживался на все более современные скоростные машины. Нынче Г. Г. Борисов — командир Кольцовского авиапредприятия. По-прежнему, как поется в песне, тоскуют руки по штурвалу. И когда садится за штурвал, чтобы вести в далекие края турбовинтовой стоместный гигант, стюардесса уважительно объявляет по внутреннему радио, что управляет их воздушным кораблем пилот первого класса.

Увы, летать приходится ему все-таки меньше, чем раньше. Массу времени, понятно, отнимают организаторские и командирские заботы, учеба в Ленинградской академии гражданской авиации.

Коммунисты Октябрьского района оказали Геннадью Григорьевичу большое доверие: он избран делегатом на Свердловскую городскую партийную конференцию. И вот на земле, у огромной карты, испещренной голубыми молниями-трассами, проложенными коллегами и подчиненными, кажется, во все уголки страны, он рассказывает о своем коллективе, крупнейшем в управлении, де-

лится планами на будущее.

Что ж, хозяевам свердловской «небесной» гавани есть чем похвалиться. Государственный и встречный план-75 они выполнили по всем показателям досрочно. Вдумайтесь только в три впечатляющие цифры. Нынче Свердловск связан напрямую по воздуху с

Много сил приложили при ее внедрении заслуженный пилот СССР К. В. Третьяков, кавалер ордена Ленина Д. И. Шурло, бортиженер В. В. Чернышев, инженер-механик АТБ В. А. Сколунов, техники К. Е. Батин, В. Т. Лихачев, А. Я. Холмов. Недавно пять работников авиапредприятия были наг-

тавшие свое Ил-18. А пока, встречая XXV съезд КПСС, коммунисты широко развернули социалистическое соревнование под девизом «Надому рейсу — высокую экономическую эффективность!». Экипаж, занявший в нем первое место, получит почетное право доставить делегатов-свердловчан на всесоюзный форум коммунистов. Да, поистине крылатое, еще лучше сказать — окрыленное племя живет и трудится в Кольцово.

З. ВАЛИН.

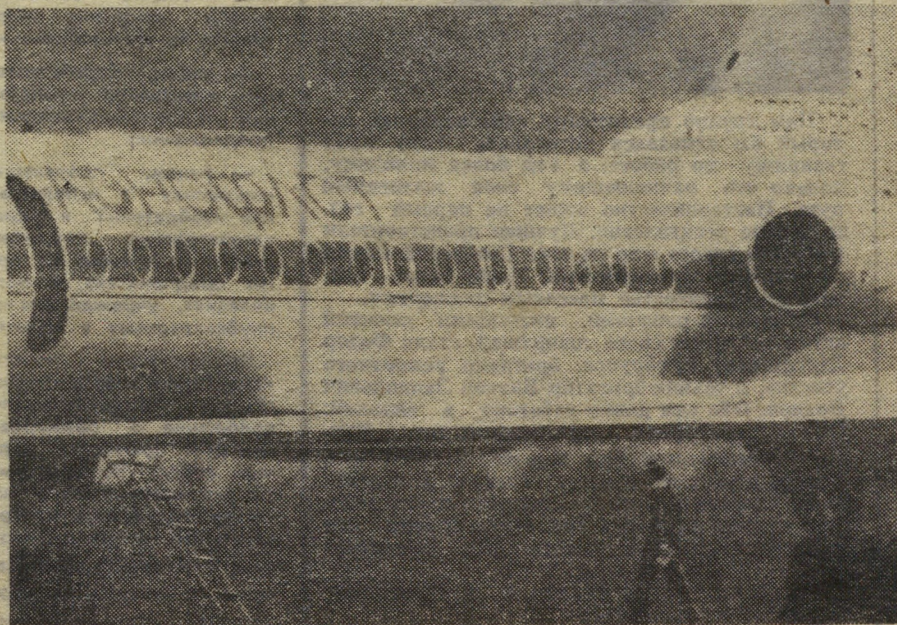
Из племени крылатых

шестьдесятю городами СССР. За двенадцать прошлых месяцев обслужено миллион триста тысяч пассажиров. Кроме того, перевезено оперативно около 38 тысяч тонн важных народнохозяйственных грузов.

Сбереженные большой свердловской авиацией часы и рубли — это, конечно, здорово. Но главное — забота о здоровье, о настроении советских людей. И все рейсы авиароботники провели, как выразились специалисты, с полным обеспечением безопасности полетов. Значительно повысилась регулярность вылетов, культура обслуживания путешественников. Отличная зарекомендовала себя новая техника, в частности реактивные самолеты Ту-154.

раждены за успехи на производстве орденом Трудовой Славы III степени. Среди них, например, и представитель скромной наземной специальности — носильщик П. Д. Галабала, у которого никогда не случалось задержек при снятии багажа и подгоне трапа. Командир подразделения Ил-18 П. Т. Лахтин получил звание заслуженного пилота СССР.

Еще более серьезные задачи, по словам Г. Г. Борисова, стоят в нынешнем году, в новом, десятом, пятилетии. Предстоит реконструкция аэродрома — своеобразных ворот в Сибирь и на Дальний Восток, в результате мы сможем принимать любые типы самолетов. Постепенно полностью уходит в отставку прорабо-



ПЛЕЧОМ К ПЛЕЧУ

Из опыта работы наставников

Сегодня мы продолжаем разговор о развитии наставничества, одной из форм работы с молодежью, в Пермском предприятии МВЛ, начатый в номере 44 от 3 декабря 1975 года. Речь пойдет о воспитании кадров молодых командиров.



Нам трудно представить себе человека, который бы отказался передавать свой опыт товарищу по работе, а тем более молодому, только что начинающему свой жизненный путь. Наставничество живет не первый год, не первое десятилетие. Лучшие представители рабочего класса еще на заре Советской власти становились наставниками. Наше дело — сделать наставничество массовым движением.

Опытными рабочими, имеющими высокий авторитет среди своих товарищей, стала Федор Дмитриевич Сухоруков, бригадир ремонтного участка, и техник-бригадир Виктор Леонидович Волков. Оба они давно работают в авиации: Федор Дмитриевич — одиннадцать лет, а Виктор Леонидович и того больше, с 1947 года. Оба за последние пять лет «ввели в строй» более двадцати пяти специалистов своего дела. Вот почему их имена так много значат для работников АТБ Пермского МВЛ предприятия.

На снимках: В. Л. Волков, Ф. Д. Сухоруков; АН-2 спешит «домой».

Фото А. Нагибина.

Владимиру Васильевичу Артемчику, командиру самолета Ан-2, поначалу мои вопросы вроде не по душе. Считал, что не много успел сделать как наставник? Не видел перемен к лучшему в своем подшефном командире Ан-2 Юрии Константинове? Нет, просто думает, что ни к чему говорить о себе. Нелегко это, неудобно... Что же, Владимира Васильевича можно понять. Поэтому речь пошла в основном о молодом командире. На эту тему Артемчик откликнулся с большей охотой. Но, рассказывая о подшефном, наставник имел возможность еще раз взглянуть на результаты своей работы. Они для него заключались в том, чего достиг молодой пилот.

Артемчик вводил Константинова в строй новых командиров. По общей оценке его товарищей пилотов — ввел хорошо. Новый командир летает грамотно и уверенно. Как и большинство молодых пилотов, Юрий

пришел в предприятие с любовью к своему делу. За плечами были десятилетка и летное училище — этапы на пути к заветной цели. Уважение к избранному делу диктовало поведение вплоть до мелочей — белизны рубашки, длины волос. Ничего не поделаешь, форма обязывает. Она как бы еще раз подчеркивает собранность пилота, его постоянную готовность.

Около двух лет летал с Артемчиком его второй пилот. Владимир Васильевич был им доволен — грамотный, работающий. Но и слабости в технике пилотирования командиром были все изучены, например, ошибки в расчетах. Позднее, когда Юрий будет вводиться в строй командиров, над этим им придется много поработать. Как опытный второй пилот Юрий был включен в экипаж к молодому командиру. Таким образом сформированный экипаж трудился с успехом, был крепок. Однако и теперь Артем-

чик не потерял Юрия из виду — осведомлялся, как дела, где слабинка. Порой эти разговоры велись и мимоходом, между вылетами, но Юрий чувствовал, что его летная судьба по-прежнему волнует старого командира, что беспокоится тот о нем не формально.

— Даже если бы меня не прикрепили к Юрию как наставника, — говорит Владимир Васильевич, — я бы сам, по своей охоте продолжал работать с ним.

А Юрий никогда не стеснялся обращаться за помощью к бывшему командиру, и о перипетиях с жильем рассказывал, и о семье. Контакт у них сохранился постоянно.

Владимир Васильевич, работающий в предприятии уже одиннадцать лет, большой патриот малой авиации. То же пристрастие и у Юрия. Более того, Артемчик передал подшефному и свою любовь к «химии». В будущем сезоне молодому

командиру впервые предстоит попробовать себя на этой сложной работе.

— Думаю, — говорит Артемчик, — Юрий будет работать с удовольствием.

Сейчас у молодого командира самолета Ан-2 Пермского предприятия МВЛ Юрия Константинова третий класс. Как говорится, предстоит осваивать новые и новые вершины мастерства. Однако основа для роста заложена прочная, в этом заслуга его самого, конечно, и его наставника, опытного пилота Артемчика.

Многие из тех ребят, за которыми были закреплены наставники, возможно, обошлись бы и без их помощи, насколько не стали бы от этого хуже. Но вряд ли без такого товарищеского контроля, который смогло обеспечить только наставничество, они смогли бы так быстро вратиться в коллектив, признать его «своим». Такое мнение о наставничестве было высказано не одним Артемчиком, но большинством работников предприятия, с которыми удалось побеседовать.

А у Владимира Васильевича, как и у других его товарищей, сделавших «первый выпуск», — уже новый подшефный.

Р. ТАНИНА.

НОВОЕ положение о порядке премирования за содействие изобретательству и рационализации охватывает широкий комплекс вопросов: порядок выделения средств на премирование за содействие изобретательству и рационализации, устанавливается круг лиц, подлежащих премированию, основания для премирования, значительно расширенные в сравнении с прежним законодательством, порядок выплаты премий и т. д. Необходимо отметить, что новый порядок премирования за содействие изобретательству и рационализации распространяется на изобретения и рационализаторские предложения, использованные после 31 декабря 1973 года. Премирование за содействие использованию изобретений и рационализаторских предложений, освоенных до 1 января 1974 года, производится в соответствии с ранее действующим законодательством.

По новому положению за содействие премии выплачиваются: лицам, содействовавшим разработке и выявлению технических решений, признанных изобретениями, а также оформлению и защите заявок на выдачу авторских свидетельств на эти изобретения;

— лицам, содействовавшим внедрению изобретений и рационализаторских предложений;

— лицам, проявившим инициативу в использовании изобретений и рационализаторских предложений, применяемых на других предприятиях, в организациях, учреждениях или опубликованных в печати.

Конкретизируя понятие «содействие изобретательству и рационализации», положение о премировании дает примерный перечень работ, которые могут рассматриваться в качестве содействия изобретательству и рационализации. Это: выполнение расчетов по разработке изобретения, проведение экспериментов; подбор экс-

периментальных, расчетных, информационных или иных материалов с целью выявления новых технических решений; конструкторская или технологическая проработка принципиального решения, найденного изобретателем; выполнение патентных исследований, обеспечивающих качественное составление заявки; участие в разработке технической документации, относящейся к изобретению или рационализаторскому предложению, в лабораторных и производственных иссле-

ваниях, в изготовлении опытных образцов; участие в организации производства по использованию предложений; осуществление мероприятий по достроению использованию изобретений и рационализаторских предложений и др.

Положением уточнен круг премируемых лиц за содействие изобретательству и рационализации. Сюда относятся рабочие, руководящие, инженерно-технические работники и другие специалисты предприятий, организаций, учреждений, а также лица, не состоящие в штате предприятия, организации, учреждения по месту создания или использования изобретения или рационализаторского предложения. Это правило весьма важно, поскольку прежде законодательство предусматривало выплату премий только работникам, состоящим в штате предприятия, выплачивающего премию.

Обязательным условием для премирования как работников предприятий, ор-

ганизаций, учреждений, так и лиц, не состоящих в их штате, является личное участие в работах, выполнение которых рассматривается как содействие изобретательству и рационализации. В положении указано, что авторы изобретений и рационализаторские предложения за содействие разработке и использованию своих предложений премируются не могут. Согласно новому положению о премировании за содействие изменению порядка образования фонда премирования, а

размер самого фонда увеличивается.

Средства фонда премирования за содействие изобретательству и рационализации, не израсходованные в истекшем году, остаются в распоряжении предприятия, организации, учреждения и могут быть использованы на те же цели в последующие годы. Эти средства не могут быть централизованы или изъяты вышестоящими организациями.

Указанные средства не могут расходоваться на поощрение победителей конкурсов, смотров и соревнований по изобретательству и рационализации. Премирование за содействие изобретательству и рационализации и определение степени участия лиц в осуществлении этих работ производится руководителем предприятия, организации, учреждения по месту разработки или использования предложения по согласованию с профсоюзными органами или по поручению профсоюзного органа, с местным советом

Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов. Положением определено, что премирование руководящих работников предприятия, организации, учреждения производится производителем вышестоящей организации по согласованию с соответствующим профсоюзным органом. Выплата премий за содействие изобретательству и рационализации производится в сроки, установленные руководителем предприятия, организации, учреждения, но не ранее, чем выплата вознаграждения изобретателю или рационализатору.

РЕАЛИЗАЦИЯ изобретательских и рационализаторских предложений нередко происходит в рамках выполнения плана новой техники. Поэтому в тех случаях, когда лицу, содействовавшему созданию или использованию изобретения или рационализаторского предложения, наряду с премией за содействие может быть начислена за ту же работу премия за создание и внедрение новой техники, выплата последующей премии производится с зачетом ранее выплаченной.

В любом случае размер премий, выплачиваемых в течение года за содействие изобретательству и рационализации, вместе с премиями за создание и внедрение новой техники не должен превышать для данного работника пределов, установленных действующим положением о премировании работников предприятий и организаций за создание и внедрение новой техники.

Новое положение о премировании за содействие изобретательству и рационализации тесно увязывает материальное поощрение с экономическими результатами работы в области создания и освоения научно-технических новшеств.

И. ТКАЧИК,
инженер
по изобретательству
и рационализации
Уру ГА.

Стимулировать ПОИСК

(Окончание. Начало в № 1).

И вот на жизненном пути Гуго встречается энергичная, влюбленная в свое дело женщина — корреспондент газеты «Комсомольская правда» Лидия Ивановна Графова. Все эти годы вместе с Петерсом Лидия Ивановна пробивает большие и малые инстанции, доказывает, убеждает, просит. Несколько месяцев у нее ушло только на то, чтобы объехать по всем местам, где прошел жизненный путь Гуго, побеседовать с людьми, причастными к его судьбе, собрать многочисленные справки, характеристики, документы. Гуго от рождения был из породы тихих, и поэтому трудно сказать, как сложилась бы его летная биография, если бы не постоянная помощь и поддержка Л. И. Графовой.

МАРК Лазаревич Галлаи очень тепло встретил Петерса, внимательно ознакомился с его документами, задал множество вопросов. Ему понравился волевой молодой человек, с поразительной настойчивостью добивающийся своей заветной цели — возвращения в небо.

От Галлаи Петерс ушел, окрыленный надеждой. Галлаи — бесстрашный летчик-испытатель, Герой Советского Союза, победивший флат-

тер, — протягивает ему руку. Изучая историю освоения больших скоростей, Гуго узнал, что такое флаттер. Когда самолеты стали летать на больших скоростях, у них вдруг появился страшный и неизвестный враг. Это явление — флаттер — особый вид вибрации, разрушающей самолет при достижении определенной критической скорости. Чтобы до конца побороть эту опасность, необходимо было ее изучить, а следовательно, заведомо довести самолет до режима флаттера. Рискую жизнью, Галлаи проводил такие испытания. Флаттер был побежден. «Такие люди слов на ветер не бросают», — думал Гуго о Галлае, и он не ошиб-

В ОКТЯБРЕ 1975 года по указанию министра гражданской авиации в Москве собралась на совместное заседание специально созданная комиссия медико-санитарного управления, инспекции и управления летной службы министерства. А перед этим старший пилот-инспектор Министерства гражданской авиации вылетел в Челябинск для проверки техники пилотирования Петерса. После всесторонней и тщательной проверки в воздухе он записал в акте проверки: «Несмотря на длительный перерыв в летной практике, по результатам проверки оценка техники пилотирования у Петерса Г. П. — хорошая». Этот



Знак, что начальник управления подпишет приказ. Не может не подписать. И все равно немного не по себе. А вдруг? Столько этих «вдруг» было на жизненном пути у Гуго, что невольно начинаешь сомневаться. Приказ подписан, и я спешу позвонить в Челябинск.
— Петерс у телефона.
— Гуго Петрович, поздравляю. Приказ подписан.
— Спасибо! Большое спасибо!
— Какие планы на будущее?
— Хочу летать. Хочу тратить силы на полезную любимую работу, а не на «пробивание» и доказывание.
— Будем надеяться, — ответил я, а сам подумал, что жизнь была слишком пристрастна к этому человеку.
— Люди! — хотелось мне сказать, — не нужно больше мешать ему! Пусть летает. Он это заслужил. Чистого неба тебе, Гуго!
Вл. САМСОНОВ.
Челябинск — Свердловск.

Возвращение в небо

Очерк

ся. Марк Лазаревич рассказал о Петерсе друзьям из Министерства гражданской авиации, вместе с Лидией Ивановной Графовой бывал в редакции «Комсомольской правды», а потом советовал ей рассказать о Гуго в газете. Лидия Ивановна выступила с большой статьей, после чего на «Комсомолку» обрушился поток писем.

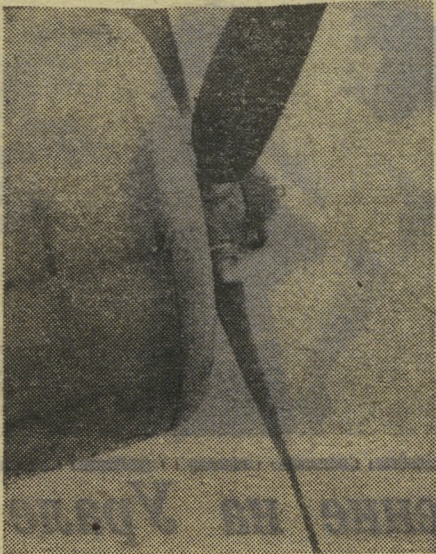
Потом была встреча в Министерстве гражданской авиации. Два часа своего расписанного времени по минутам уделил корреспонденту министр гражданской авиации маршал авиации Борис Павлович Бугаев. Графова убедила министра в том, что время Маресьевых не проходит, что Гуго Петерс заслужил, чтобы его выслушали.

Знавший Гуго еще по совместной работе в Челябинском аэропорту заместитель министра гражданской авиации по летной работе Борис Дмитриевич Грубый поддержал прошение Петерса.

акт проверки был приложен к многочисленным документам Петерса. Вместе с Гуго на комиссии присутствовала и Лидия Ивановна Графова. Это была высшая инстанция, специально созданная для окончательного определения годности Петерса к летной работе. В протоколе совместного заседания комиссия записала: «...проверка техники пилотирования у товарища Петерса Г. П. хорошая. Комиссия постановляет:

Учитывая высокие компенсаторные возможности протезированной конечности, хорошую технику пилотирования, опыт летной работы с протезированной конечностью и отсутствие отклонений от нормы по остальным органам и системам, допустить в индивидуальном порядке к летной работе в качестве второго пилота самолета Ан-2.

...И вот я пишу проект приказа о назначении Петерса Гуго Петровича на должность пилота гражданской авиации. Отныне он становится законным равноправным летчиком. Пишу и волнуясь.



Трудовые подарки съезду

Коллектив авиационно-технической базы Челябинского предприятия выступил с почином «25 двухдневных вахт — 25 партийным съездам». На совместном заседании актива предприятия и начальников служб этот почин был поддержан и принят. На трудовую вахту коллектив вступил 4 января. Первая двухдневка, посвященная I съезду, прошла отлично. Особенно хороших успехов добились АТБ и смена отдела перевозок.

В АТБ была выполнена с хорошим качеством очень крупная форма, отдел перевозок отправил 67 тонн груза — в два раза больше, чем по плану. Вахта продолжается.

Киев—

Владивосток

Открылась воздушная линия, связывающая Владивосток с Киевом. Теперь аэропорт краевого центра обслуживает 35 союзных и местных линий. Комфортабельные самолеты доставляют пассажиров во все крупные города Сибири и Дальнего Востока, а также в Москву, Ленинград и другие города страны.

(Корр. ТАСС).

ДОСТАТОЧНО только взглянуть на эту фотографию Василия Григорьевича Позднякова, командира самолета Ан-24 из Магнитогорска, чтобы понять, что он человек открытого характера и веселого нрава. Василий Григорьевич одарен счастливым талантом общения с людьми, к каждому умеет подобрать ключик, найти нужный тон. Присвоенный организатор, очень инициативен... Такие отзывы не раз приходилось слышать о нем. Не случайно Позднякова четыре года подряд избирали секретарем партийной организации летного подразделения, два года — парторгани-

зации всего авиапредприятия. Любопытный факт: когда Поздняков стал секретарем в летном подразделении, там было всего 12 коммунистов, сейчас их 73 и большинство вступило в партию при Василии Григорьевиче.

Командир Поздняков

Став председателем совета командиров кораблей, он подошел к делу не так, как его предшественник. Составил план первостепенных дел и не по готовым трафаретам, а аналитически, взвесив, что сейчас более необхо-

димо. Не часто встретишь пилота, так увлеченного общественной работой. И этому есть оправдание: полеты, подготовка к ним оставляют очень мало свободного времени. Для Позднякова же общест-

венная работа — второе призвание. А ведь он тоже пилот, и пилот отличный, летает по самому сложному минимуму для Ан-24. В прошлом военный летчик, Поздняков пришел в гражданскую авиацию уже в зрелом возрасте, за плечами были годы работы бригадиром, потом начальником участка на металлургическом комбинате, индустриальный техникум. Но он не побоялся лишиться уже вполне солидного положения и, что называется, начать с нуля — поступить в Кировградскую школу высшей летной

подготовки, а затем сестра за штурвал Ан-2. Сейчас его экипаж одним из первых переучился на новый для авиапредприятия тип самолета Ан-26.

Обязательно нужно отметить Позднякова как командира, — сказал мне заместитель командира подразделения Ан-24 Виктор Егорович Долгов. — Отличная техника пилотирования — это еще не все. Куда важнее организованность экипажа.

Есть тип командира, который полагается только на себя, давит экипаж своим авторитетом. Вспомним повреждение Ил-18 в Ивано-Франковске. Тот самолет пилотировал командир именно такого типа. Экипаж разучился мыслить самостоятельно, привык слепо выполнять его команды. И когда последовала

преждевременная команда «Посадка!», — никто не усомнился в ее правильности, не остановил командира. Наблюдается подобная тенденция и у молодых командиров. Они часто сами хватаются за все, забывая, что рядом с ними тоже летчик, а не наблюдатель.

Поздняков — командир молодой, однако в его экипаже каждый знает свое дело, совершенствует свои знания и мастерство. Не удивительно, что именно в его экипаже был зачислен бортмехаником Анатолий Викторович Фирсов. Трудный бортмеханик — человеку сорок, а летать только начал. Нелегко «сучить ученого», надо найти верный тон, не обидеть. Прошло совсем немного времени, и к работе Фирсова нет замечаний.

Возможно, в эти дни экипаж Позднякова выполнит один из первых рейсов на Ан-26.

П. ДЕМЕНЦЕВА.
Магнитогорск.
Фото В. Нагаевой.



Спортивные старты

23 января будет дан старт зимней спартакиаде Уральского управления гражданской авиации, посвященной XXV съезду КПСС. В спартакиаде примут участие лучшие спортивные силы всех авиапредприятий. Спартакиада откроется соревнованиями между сборными командами по лыжному спорту. Первенство между авиапредприятиями будет оспариваться по программе: 23 января — гонки 15 км у мужчин и 5 км у женщин; 24 января — эстафетные гонки у мужчин 4×10 км, у женщин 3×5 км; 26 января — у мужчин бу-

дет проведена гонка на 30 км, у женщин на 10 км. На этих соревнованиях будут выявлены команды-победительницы и чемпионы УрУ ГА 1976 г. Кроме того, будет отобран основной состав кандидатов в сборную команду управления, которая будет защищать спортивную честь нашего управления в первенстве Аэрофлота СССР. Продолжают оспаривать спортивное первенство управления волейбольные мужские и женские команды с 11 по 16 февраля во Дворце культуры Кольцово. Сборной команде волейболистов тоже пред-

стоит нелегкая задача в апреле вступить в спортивную борьбу на зональных играх в Иркутске, за право выступить в финальных играх в Батуми. В этом году зимняя спартакиада будет проходить в сжатые сроки с тем чтобы успеть до начала соревнования на первенство Аэрофлота отобрать основной состав и дать возможность спортсменам приобрести необходимую спортивно-техническую подготовку.

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор-методист ФК и спорта
УрУ ГА.

В ОПРОС о выборе профессии для Нины Джигарьян был решен давно. Собиралась поступить в юридический институт. Но твердо решила сначала поработать. Где? Ну, конечно же, в аэропорту Кольцово, где уже давно работает ее отец. Многие девчонки стремятся попасть сюда работать. Наверное, привлекает красивая форма. И почти все обязательно хотят стать

ПРОВОЖАЯ САМОЛЕТЫ

стюардессами: полеты, новые города, романтика...

А она сразу пошла работать в службу перевозок. Была кладовщиком, дежурной по регистрации и вот уже больше двух лет выполняет обязанности дежурной по сопровождению пассажиров. Работа, казалось бы, несложная: проверить билеты пассажиров, произвести посадку в самолет. Но от быстроты и четкости ее работы зависит многое и, главное, своевременность вылета самолета.

А еще очень дружный, хороший коллектив в смене, в которой трудится Нина. И Оля Молодцова, старшая дежурная по смене, и Римма Гайваронская, Галя Катаева, Люда Брезгина, да и все остальные — всегда придут на помощь веселой шуткой, добрым словом ободрят, если заметят плохое настроение. И когда в декабре прошлого года проходил конкурс на звание «Лучший по профессии», посвященный Международному году женщины, они все вместе готовились к нему и вместе радовались, когда Римма Гайваронская и Нина Джигарьян заняли в конкурсе первое и второе места.

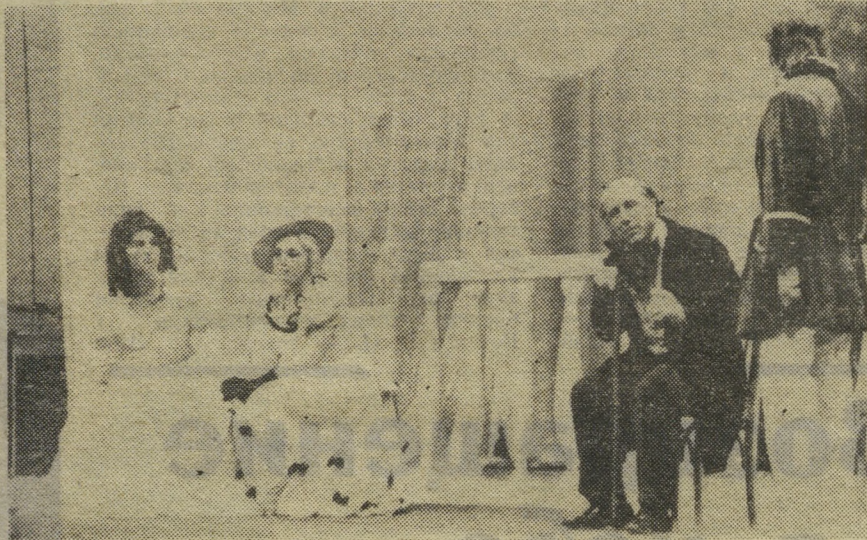
Трудовая биография Нины только началась. Но у нее уже есть свое дело на земле, в которое она вкладывает душу. С. АЛЕКСЕЕВ.

ШКОЛЬНЫЕ КАНИКУЛЫ



Закончились каникулы. Весело провели их школьники во всех уголках нашей страны. Дед Мороз и Снегурочка пригласили гостей на яркое, красочное карнавалы.

НА СНИМКЕ: праздник в парке культуры и отдыха.



На самодеятельной сцене

Премьеру театрального коллектива Дома культуры Свердловского авиапредприятия «Простушка» уже посмотрели сотни авиаторов Кольцово, гостей Свердловска. Спектакли неизменно получают дружные аплодисменты зрителей. В этом году мы ждем от коллектива новых интересных встреч.

На снимках: сцены из спектакля «Простушка» самодеятельного театрального коллектива ДК Свердловского авиапредприятия.

Фото А. Нагибина.

Ту-154 летит в Хабаровск

С первого января расписание движения самолетов пополнилось пятью рейсами: 7286 Свердловск — Киев, 2923 Свердловск — Запорожье, 2979 Свердловск — Ульяновск, 2961 Свердловск — Кемерово и 2668 Свердловск — Набережные Челны — Казань — Тула.

Мы попросили прокомментировать эти рейсы заместителя начальника Центрального агентства воздушных сообщений Уральского управления гражданской авиации А. Н. Цыпулину.

— В те города, о которых идет речь, наши самолеты летали и раньше. Новое в расписании полетов связано с желанием сократить время в пути, предоставить пассажирам максимум удобств. Судите сами. Тот рейс на Киев, который сейчас носит номер 7286, выполнялся с посадками в Казани и Ворошиловграде. Теперь он следует напрямую в столицу Украины. Вместо 7 часов 40 минут полет продолжается 4 часа.

Рейс 2661 Кемерово раньше был для свердловчан транзитным. Самолет шел из Москвы, и для уральцев в нем оставалось незначительное число мест. Теперь в Кемерово летают наши мини-

Интервью

ны, и билеты на них продаются кассами Центрального агентства.

В рейс 2668 Свердловск — Набережные Челны — Казань — Тула изменилось лишь время вылета. Раньше самолет уходил глубокой ночью, пассажирам было трудно добираться до Кольцово. Теперь время отправления 14 часов 55 минут.

Есть новинки и на трассах, ведущих из нашего города в Ташкент, Хабаровск, Братск. Вместо

то самолетов Ил-18 (до первых двух городов) и Ан-24 (до Братска) теперь летают Ту-154. Это принесло уральцам много удобств. Во-первых, в полтора раза и более увеличилось число пассажиров, которые могут занять места в машинах. Во-вторых, сократилось время полета. Если до Ташкента это не очень ощутило (на 30 минут), то в полете до Хабаровска экономия времени составляет 2 часа, а до Братска — целых четыре!

Интервью взял Э. ЯКУБОВСКИЙ.

Первое научное учреждение на Урале

140 лет свердловской гидрометеослужбе

Первые наблюдения за погодой в Екатеринбурге были начаты в январе 1734 года маркшейдером Андреем Татищевым и продолженные учителями арифметической школы Федором Санниковым и Никитой Каркадиновым, велось до 1746 года.

Идея русских ученых В. Н. Каразина и М. В. Ломоносова о необходимости систематического изучения климата России и организации метеорологических обсерваторий нашли свое осуществление

только в тридцатых годах прошлого столетия.

Было решено учредить в Екатеринбурге Магнитную и Метеорологическую обсерваторию первого разряда. Причем по научному оборудованию и затрачиваемым средствам она должна была занять второе место после Нормальной обсерватории при Горном институте в Петербурге.

В октябре 1835 года на вершине холма, хорошо известного свердловчанам под старым названием Плешивая гора, было построено здание обсерватории. К этому времени получили часть приборов, общая стоимость которых составляла немалую по тому времени сумму — свыше трех тысяч рублей.

1 января 1836 года на Екатеринбургской магнитно-метеорологической обсерватории были начаты метеорологические наблюдения, продолжающиеся до настоящего времени. Так на рубеже Европы и Азии возникло первое научное учреждение.

Почти полутора вековой путь нашей обсерватории был характерен для истории многих русских научных учреждений. Первые годы деятельности овеяны вниманием «всех европейских ученых». Но для правящих кругов России обсерватории были лишь забавой, предметом хвастовства перед Евро-



пой, которую «опередили в этой отрасли естественных наук», в чем англичане сами сознавались.

Широкое и плодотворное изучение водных и климатических ресурсов Урала и становление многих научных дисциплин гидрометеорологического профиля началось лишь после Великого Октября.

Свердловские партийные и советские органы даже в трудные годы молодой Советской власти, в годы хозяйственной разрухи проявили заботу о нуждах обсерватории. Ленинский декрет «Об организации метеорологической службы в РСФСР» определил путь развития которой было обеспечение практических запросов планового социалистического хозяйства, содействие развитию производительных сил страны.

Вехи истории Свердловской гидрометеорологической обсерватории — этапы развития гидрометеорологической службы на Урале и, в частности, Уральского управления гидрометеослужбы, в состав подразделений которого ныне входит обсерватория.

В годы первых пятилеток обсерватория, используя накопленный многолетний материал по климату и режиму водных объектов, готовила климатические описания, гидрологические очерки и записки, которые использовались при проектиро-

вании гигантов промышленности — Уралмашзавода, Магнитогорского металлургического комбината, Уралвагонзавода в Нижнем Тагиле, Синарского трубного завода, Красногорской ТЭЦ и других.

Посланцы обсерватории в годы войны участвовали в восстановлении гидрометеорологической сети на освобожденной от врага территории Прибалтики, Белоруссии, Украины, а несколько позднее в оказании помощи гидрометеорологической службе Польши, Чехословакии, Монголии.

В годы восьмой и девятой пятилеток проектные, планирующие и хозяйственные организации областей Урала получили новый, пополненный и расширенный «Справочник по климату» в пяти томах и четырехтомное издание «Ресурсы поверхностных вод СССР» — обобщенные результаты наблюдений над режимом рек, озер Урала и Приуралья за последние полвека.

В последнее десятилетие развернулись работы по изучению степени загрязнения атмосферного воздуха и поверхностных вод. Исследования обсерватории в этой области используются при разработке и принятии соответствующих мер борьбы с загрязнением окружающей среды.

С. МАРТЫНОВ,
Н. ПОДГАЙСКИЙ,
метеорологи.

НАШ АДРЕС

И ТЕЛЕФОН:

Типография и дагелства «Уральский рабочий», г. Свердловск, проспект Ленина, 49.

г. Свердловск И 20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 24028. Заказ № 2733.